Po konfiskacie nakład drugi

Nr 21. Kraków, dnia 1 listopada 1902 r. Rok III.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Mikołajska 9
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: Szczepan Kurowski, Kraków, Mikołajska l. 9. — Konto czekowe 860.695.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Roczne 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Pojedyncze numera do nabycia w biurze dzienników p. Salomonowej Plac Maryacki.

C. k. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. Prokuratora Państwa po myśli §. 493 p. k. orzekł, że zamieszczone w Nrze 20 czasopisma „Kolejarz" z dnia 15 października 1902 artykuły pod tytułem: I) „Kolejarze a parlament" od początku do „we własnych siłach" strona 1 i 2; II) „Stanisławów" od „od dłuższego czasu" do końca str. 6; III) „Stanisławów" od „Turnus jaki" do końca str. 6; IV) „Kopyczyńce" całe str. 6; V) „Nieco o humanitarności urzędowej" od początku do „wskazanych" str. 7; VI) „Gburowatość urzędnika ukarana" od „Czyż to potrzebne" do końca str. 8, zawierają znamiona występków ad I) z art III ustawy z 17/12 1862 Nr 8/63 Dz. p. p. ad II), III), IV), V), VI) z §. 300 u. k., że zakazuje się rozszerzania tych artykułów, zatwierdza się zarządzoną przez c. k. Prokuratoryę Państwa konfiskatę pomienionego numeru a cały nakład takowego ma być zniszczonym, albowiem w artykule pierwszym autor przez niezgodne z prawdą przedstawianie stara się pobudzić do nienawiści i pogardy przeciw austryackiej radzie państwa, zaś we wszystkich następnych artykułach w tenże sam sposób, oraz przez lżenie i wyszydzanie pobudza do pogardy i nienawiści przeciw zarządom c. k. austryackich kolei państwowych względnie poszczególnym ich organom z powodu tychże zarządzeń służbowych.

Sprawa organizacyi na naszym kongresie.

Drugi kongres kolejarzy austryackich, po załatwieniu formalności i przyjęciu do wiadomości sprawozdania, niezawodnie odrazu zabierze się do obrad nad organizacyą. Jakkolwiek by się oceniało ruch kolejarzy w Austryi, to jednak przyznać trzeba, że sprawa organizacyi jest w nim jeszcze ciągle kwestyą najważniejszą. Wprawdzie świadomość konieczności organizacyi ugruntowała się już bardzo silnie, wprawdzie mamy już do zaznaczenia wcale pokaźne sukcesy, mimo to jednakowoż panują wśród kolejarzy jeszcze nie dość jasne i sprzeczne poglądy co do tego, jaka forma organizacyi jest najodpowiedniejszą. Zjawisko to bynajmniej nas nie zadziwia: kto zna poniekąd świat i ludzi, musiał się od samego początku liczyć z tem, że przyroda nie zna gwałtownych skoków w rozwoju i że postęp w historyi z reguły jest powolny. A gdy się weźmie pod uwagę wszystkie trudności, z któremi ma do walczenia praca organizacyjna w Austryi, to raczej jest się zdumionym dotychczasowymi rezultatami.

Cud jest najukochańszem dzieckiem wiary, a ponieważ dziś jeszcze wciąż uczy się ludzi więcej wierzyć, niż myśleć, przeto zrozumiałem jest, że w ich nadziejach cud odgrywa jeszcze wielką rolę. Oczekują oni wciąż poprawy stosunków bez własnego przyczynienia się; nie myślą przytem nic, albo ufają w przypadek, liczą na rozsądek i dobroć klasy posiadającej, zdobywając się ewentualnie na pobieżne przedstawienie swej doli i na pokorną prośbę, ale nie rozumieją wcale, że musiałby się chyba stać cud, gdyby w ten sposób miała się dokonać poprawa ich położenia. Tem silniej jednakowoż ufają w taki cud, który musiałby się stać bezwarunkowo, gdyby się miały spełnić ich życzenia, a który nigdy się nie stanie, bo i życiem społecznem rządzą prawa, wykluczające cud. A i ci optymiści, którzy sądzą, że wystarczy ludziom głosić prawdę, aby im drogę utorować, mylą się także, bo duch ludzki jest zbyt ociężały i nie daje się tak łatwo wprowadzać na nowe koleje.

Jeśli się to pojmie, to lepiej można zrozumieć rozwój społeczeństwa, a zatem i prądy nurtujące wśród kolejarzy. W takim razie uzna się też dotychczasowe rezultaty organizacyi kolejarzy za bardzo wielkie.

Naturalnie, to przekonanie nie powinno znów zrobić z nas fatalistów, którzy w miejsce opatrzności stawiają niezmienne prawo przyrodzone, kierujące społeczeństwem bez naszego przyczynienia się i bez względu na naszą wolę i naszą działalność. Prawa społeczne działają tylko przez ludzi i dlatego nie jest rzeczą obojętną, co my sami robimy. Kwestya środków, jakich użyć należy do osiągnięcia celu, jest zawsze ważną i jeżeli się uznało organizacyę za środek skuteczny dla osiągnięcia celów kolejarzy, to bezwarunkowo trzeba jasno wiedzieć, jak ta organizacya ma wyglądać. Wynika z tego, że sprawa organizacyi z pewnością stanowić będzie najważniejszy punkt porządku dziennego na drugim kongresie kolejarzy.

Zrozumiałem jest samo przez się, że będziemy obstawali przy zasadzie organizacyi scentralizowanej, bo gdybyśmy się przekonali o wadliwości tej formy organizacyjnej, to bylibyśmy jej nie bronili. Sądzimy, że mamy ku temu dobre powody i spodziewamy się, że kongres także w zupełności je uzna. Że interesa wszystkich kolejarzy są jednakie, temu chyba nikt nie zaprzeczy, z wyjątkiem tych, którym zależy na rozdwajaniu kolejarzy, i tych, którzy nie myślą, lecz bezmyślnie za innymi powtarzają. Liczba takich intrygantów jest jeszcze znaczna, ale nie zmienia to bynajmniej faktu, że kolejarze tylko przez jedność mogą dojść do potęgi.

A to jest rzeczą najważniejszą. Rozstrzygającym czynnikiem w całem życiu społecznem jest potęga i tylko ona daje gwarancyę osiągnięcia celu lub utrzymania tego, co się zdobyło. Gdyby nawet wyjątkowo można coś osiągnąć w drodze łaski, to niema w tem żadnej rękojmi. Łaska może przyjść, ale nie musi przyjść. Łaska może tak samo zostać cofnięta, jak została użyczona. Kto chce byt swój uregulować na łasce, nie posiadałby żadnej pewności swojej egzystencyi. Jeżeli się weźmie pod uwagę specyalne stosunki kolejarzy, to trzeba przy tem zważyć, że ich interesy są wprost przeciwne interesom ich obecnych „chlebodawców", mianowicie zarządów kolejowych, z czego wynika, że przedsiębiorstwa kolejowe z własnego popędu nigdy nie spełnią życzeń personalu. Jeżeli te życzenia mają się spełnić, to pobudka musi wyjść od tych, którzy mają w tem interes, a tymi są z natury rzeczy kolejarze sami, ogół kolejarzy, który niestety jeszcze w znacznej liczbie do tego przekonania nie doszedł. Ale wszystko należy uczynić, aby ich do tego doprowadzić. Trzeba, by — nie »wierzyli«, lecz — przejęli się niewzruszonem przekonaniem, że muszą sami działać, jeżeli chcą obrony swych interesów. A do tego środkiem jest organizacya, bo tylko organizacya może kolejarzom dać potęgę. Nad tem nie potrzebujemy już chyba tracić słów.

Tylko jeszcze forma organizacyi byłaby kwestyą otwartą. Ale właściwie w najważniejszej rzeczy jest ona już rozwiązaną. Skoro tylko się wypowie wyraz: organizacya. Idea organizacyi jestto idea zjednoczenia, skupienia wszystkich sił. Potęga organizacyi będzie tem większą, im większą będzie suma zjednoczonych w niej sił. Skupienie się wszystkich kolejarzy musi zatem stanowczo dać największą potęgę, jaka wogóle co do nich da się pomyśleć.

Zbić tego prawdopodobnie nikt nie zdoła. A jednak widzimy, że w Austryi wcale pokaźna liczba kolejarzy działa wbrew tej zasadzie, zakłada małe organizacye miejscowe, obejmujące tylko pewne poszczególne kategorye kolejarzy, a głoszące mimo to, iż cel swój upatrują w polepszeniu egzystencyi swych członków. Wedle praw fizyki może jedno miejsce zajmować w przestrzeni tylko jedno ciało. Co jest

białe, nie może być czarnem. Prawda nie jest medalem, który ma dwie różne strony. Jeżeli kolejarze mogą dojść do największej potęgi przez to, że się wszyscy razem zjednoczą, dla wspólnej działalności, to nie mogą dojść do tej samej potęgi przez organizacye separatystyczne pod egidą ducha kastowego. Jeżeli organizacya ogólna jest dobrą, to organizacya separatystyczna nie może być równie dobrą. Jest to zatem nietylko faktem, że takie drobne organizacye separatystyczne nie są równie dobre, lecz są one wprost złe. Przeszkadzają bowiem w osiągnięciu jedynego środka, za pomocą którego kolejarze dojść mogą do potrzebnej potęgi; przez rozdzielanie kolejarzy na poszczególne grupy, uniemożliwiają zjednoczenie się wszystkich. Zmniejszają nawet szanse późniejssego zjednoczenia, bo w takich organizacyach musi z konieczności wzmacniać się zgubny duch kastowy i musi się coraz bardziej rozszerzać przepaść pomiędzy poszczególnemi kategoryami, o co i tak już starają się zarządy kolejowe. Już samo zakładanie takich organizacyj odrębnych, jest łamaniem solidarności, jest zatem sprzeczne z ideą organizacyj; bo myśl, którą założyciele takich odrębnych organizacyj są przejęci, jest zawsze następująca: dla mniejszej liczby członków naszej kategoryi prędzej coś uzyskamy, niż dla ogółu. Myśl ta jest zresztą z gruntu fałszywa, co już praktyka dowodnie wykazała. Ta chęć uzyskania korzyści dla mniejszego koła, jest jednak przedewszystkiem niesolidarną i stanowi wprost zaprzeczenie właściwej idei organizacyjnej. Buduje ona zawsze na dobroci i łasce zarządów kolejowych, bo przecież mała, odosobniona organizacya, która przez swoje separatystyczne dążności musi, chcąc nie chcąc, popaść w sprzeczność z innemi kategoryami, nie posiada żadnej innej drogi, jak tylko drogę prośby, która może być poparta co najwyżej zdradzaniem i denuncyonowaniem drugich. Z potęgi musi ona zrezygnować. Przez to pozbawia się ona wszelkiej gwarancyi przeprowadzenia swych żądań i dlatego nie ma żadnego prawa bytu.

Sprawę tę będzie musiał drugi kongres kolejarzy bezwarunkowo wyjaśnić. Nie twierdzimy bynajmniej, jakoby zawsze zła wola wywoływała zakładanie podobnych organizacyj odrębnych. W wielu wypadkach bardzo uczciwi ludzie powoływali je do życia, częstokroć w złudzeniu, że oddają tem usługę organizacyi. Winę tych zgubnych błędów przypisać należy głównie brakowi zrozumienia budowy dzisiejszego ustroju społecznego. Ale szkodliwe skutki, jakie stąd wyrastają dla kolejarzy, są zbyt wielkie, ażeby można pocieszyć się przez usprawiedliwienie błędu. Tego rodzaju błąd należy wyjaśnić i usunąć — i to właśnie będzie jednem z najgłówniejszych zadań drugiego kongresu kolejarzy austryackich.

* * *

Antysemici, czyli t. zw. „chrześcijańsko-socyalni“, irytują się mocno z powodu naszego kongresu. Pisemko pp. Rosenmaiera i Beberica zamieściło „artykuł“ pełen obelg i idyotyzmów, w którym pisze między innemi:

»Wiemy bardzo dobrze, że na tym kongresie poszłoby nam nędznie. Nie umielibyśmy nic innego powiedzieć do porządku dziennego, jak tylko psy wieszać na »czerwonych« i musielibyśmy we wszystkich rozumnych wpoić przekonanie, że nie mamy żadnego innego zadania, jak tylko ku radości przedsiębiorstw kolejowych szkodzić ze wszystkich sił pożytecznej organizacyi kolejarzy. Wiemy bardzo dobrze, że tylko z tej strony wprawiamy w ruch nasze proce z błotem, a ponieważ na kongresie kolejarzy w istocie nie mielibyśmy nic do powiedzenia, więc weźmy się odrazu do naszego właściwego interesu. Sięgnijmy znowu w ukochane błoto“.

Jestto istotnie szczere a cenne wyznanie. W dalszym ciągu tego »artykułu« oświadczają ci szanowni panowie, że jestto kongres żydowskich kolejarzy, że organizacya kolejarzy nie troszczy się o dobro kolejarzy itp. Oto wszystko, co te szlachetne dusze mają do powiedzenia.

* * *

»Eisenbahner« zamieszcza pismo pewnego zwolennika t. zw. organizacyj autonomicznych, który domaga się osobnych organizacyj dla poszczególnych kategoryj kolejarzy. Propozycyę tę motywuje on w ten sposób, że wielu kolejarzy nie da się jeszcze pozyskać dla organizacyi ogólnej, bo za silny jest jeszcze wśród nich duch kastowy, a daliby się pozyskać dla specyalnej organizacyi ich kategoryi, jakakolwiek zaś organizacya lepszą jest niż żadna; autor projektu sądzi więc, że należy działać wedle zdania Napoleona: maszerować oddzielnie, a bić wspólnie. Odpowiedź na tę prepozycyę znajdą czytelnicy w zamieszczonym wyżej artykule. *E. H.*

Opieka lekarska na kolejach.

I.

Czem są a czem być powinny kasy dla chorych?

C. k. Prokuratorya państwa skonfiskowała

Wiedza lekarska, tak jak każda wiedza dzieli się i specyalizuje na różne działy, które same dla siebie wymagają gruntownych badań i doświadczeń, aby naprawdę miały charakter nauki, przynoszącej korzyść. Nawet w medycynie specyalizacya jest więcej, jak w innym dziale nauki potrzebna i wymaga ściślejszych badań — bo zaraz, bezpośrednio dotyka ona ludzkość, wykonując praktycznie na jej organizmie wyniki swoich badań. Słynny fizyolog polski Supiński, mówiąc o znaczeniu specyalizacyi w nauce lekarskiej, powiedział: „Wiedza lekarska tylko wówczas przyniesie cierpiącej ludzkości korzyść, jeżeli każda choroba znajdzie specyalnych, pilnych badaczy“. Dziś już też mamy specyalistów chorób wewnętrznych, okulistów, ginekologów, dentystów, lekarzy chorób wenerycznych itp. Należycie prowadzone kasy dla chorych, gdzie interes członków stawia się ponad interesem instytucyi w zrozumieniu przedsiębiorstwa finansowego, zaprowadziły wszędzie pomoc lekarską, uwzględniającą specyalizacyę. W Galicyi kasy dla chorych miejskie i powiatowe trzymają dla opieki lekarskiej swoich członków specyalnych lekarzy do chorób takich jak: oczy, zęby, położnictwo, choroby uszne, weneryczne itp. Natomiast kolejowe kasy dla chorych do wszystkich chorób trzymają lekarzy o ogólnej wiedzy lekarskiej a nie specyalistów. Nie trza chyba udowadniać smutnych następstw tego rodzaju „leczenia“ chorych. Lekarz, który w jednej osobie musi być dentystą, położnikiem, okulistą, chirurgiem, psychiatrą itp. — robi wrażenie „prestidigitatora“, scenicznego „tausendkinstlera“, a nie poważnego lekarza.

W życiu kolejarzy największy procent stanowią ludzie chorzy od skaleczeń, stłuczeń, zaburzeń nerwowych, chorób ocznych, do których koniecznie potrzebni są lekarze specyaliści, aby nie zdarzały się jaskrawe, krzywdzące kolejarzy wypadki błędnych orzeczeń lekarskich. Przy nieszczęśliwych wypadkach, które z roku na rok się mnożą, szczególnie przy obecnym systemie oszczędnościowym — koniecznie są potrzebni przy kolejowych kasach chorych lekarze specyaliści. Dla udowodnienia, jak krzywdzi dzisiejsza organizacya lekarska członków kolejowej kasy dla chorych, wystarczy przytoczyć fakt, jaki miał miejsce w 1898 roku na przestrzeni Przemyśl-Kraków. W czasie jazdy zapaliły się osie maszyny. Maszynista wysłał palacza Monczyna, aby w biegu oliwą ochłodził osie — do czego musiał Monczyn wysunąć się na tak zwaną „platformę“. Na nieszczęście poślizła się Monczynowi noga i runął. Spadając uczepił się walców tłokowych i tym sposobem uratował wprawdzie życie, ale oprócz drobnego skaleczenia dostał silnego wstrząśnienia nerwowego. Lekarz kolejowy, badający Monczyna, w parere lekarskiem do zakładu ubezpieczeń wspomniał tylko o skaleczeniu palca, natomiast nie poddał Monczyna obserwacyi psychiatrycznej — po prostu dlatego, że jako niespecyalista, na niezwykle trudnie dostrzegalnych ruchach, które objawiają mózgowe zboczenia nie rozumiał się. Monczyn po wypadku począł powoli, stopniowo zatracać mowę, stawać się ciężkomyślnym, a dziś, po czterech latach skonstatowano u niego zanik mózgu, idyocenie, które w niedługim czasie uczyni go zupełnie niezdolnym do zarobkowania. Praw do renty z zakładu ubezpieczeń niema Monczyn żadnych — ponieważ w doniesieniu z przed czterech lat opinia lekarska wspomniała tylko o skaleczeniu, a do zaburzeń nerwowych nie przywiązała żadnej wagi.

Ten jeden wypadek dosadnie wskazuje na konieczność wprowadzenia przy kolejowych kasach dla chorych lekarzy specyalistów, na wzór kas miejskich i powiatowych.

Oprócz powyżej omówionych wadliwości w organizacyi kolejowych kas dla chorych, najgłówniejszym błędem jest zależność lekarza od zarządu kolejowego a nie od członków kasy chorych. Lekarz wie o tem, że zupełna ignorancya członków kasy nie wpłynie ani na awans, ani na uszczuplenie lub podwyższenie płacy jego — to też nie dba o interesy zdrowotne członka. Pierwszą reformą kas chorych przy kolei — powinna być organizacya zarządu kasy, na wzór kas chorych powiatowych, zakładanych na mocy ustawy z 30 marca 1888 r. — gdzie członkowie wybierają dwie trzecie zarządu a pracodawcy (w tym wypadku) jedną trzecią. Przyjmowanie lub oddalanie lekarzy powinno zależeć od zarządu kasy bez jakiegokolwiek wpływu ministerstwa kolejowego. Kasy powinny być zdecentralizowane i każdy kraj koronny powinien posiadać kasę z własnym zarządem. Jak długo w tym kierunku nie zreformuje się kolejowych kas dla chorych — będą one zawsze wrogo usposobione do członków.

II.

Gospodarka kolejowych kas dla chorych w cyfrach.

Przed kilkoma dniami departament rachunkowy ministerstwa kolejowego rozesłał członkom kasy chorych sprawozdanie za rok 1901. Już to samo, że dopiero z końcem października raczono członkom kasy przesłać sprawozdanie i bilanse za rok ubiegły, dowodzi niesłychanej ignorancyi ze strony obecnego ministeryalnego zarządu.

Sprawozdanie zawiera suche cyfry, bez żadnych objaśnień i uwag, tak, aby przeciętny robotnik nie mógł na niem zrozumieć się i bezkrytycznie przyjął do wiadomości cyfrowy referat o gospodarce, krwawo złożonych przez niego groszy.

Z dniem 1 stycznia 1901 r. posiadała kasa chorych 93.948 członków. Cyfra ta wzrosła do pierwszego lipca do 105,115 członków, poczem poczęła spadać, tak, że z dniem zamknięcia roku administracyjnego 31 grudnia wynosiła liczba członków 91.917. Stało się to skutkiem redukcyi i wprowadzenia sławnego sparsystemu.

Wydatki w r. 1901 w porównaniu z rokiem 1900 zwiększyły się o 62.679 koron. Zwiększenie tych wydatków przypisuje sprawozdanie otworzeniu 24 nowych okręgów lekarskich. Zaraz po tej pozycyi idzie następująca, bardzo charakterystyczna uwaga: **„Wydatki na świadczenia lecznicze po raz pierwszy od lat nie zwiększyły się“**. W słowach tych kryje się cała tajemnica instrukcyi „o tanich środkach leczniczych“. Mimo stworzenia 24 nowych okręgów lekarskich — co jest dowodem, że sił lekarskich musiało być stosunkowo do potrzeb członków za mało — zmniejszyły się wydatki na lekarstwa! — czyli inaczej lekarze trzymali się ściślej jak lat poprzednich instrukcyi w zapisywaniu podlejszych i tańszych lekarstw.

Nieco dalej konstatuje sprawozdanie, że:

„Zwiększanie datków podczas słabości stoi w związku z pozostającym od dłuższego czasu zwiększaniem się takich chorób, które pociągają za sobą niezdolność do pracy i ze stopniowym wzrostem przerwy w pracy“.

Ustęp ten wprawdzie bardzo niejasno i ogłędnie, tak jak przez zamglone okulary, stwierdza, że stan zdrowotny u kolejarzy jest coraz gorszy. Gdzie wina? W pierwszej linii w wytężającym siły systemie oszczędnościowym, w drugiej linii w złej opiece lekarskiej!

Zaraz potem chce autor sprawozdania zatrzeć wrażenie powyżej skreślonych słów i powiada:

„Przyczyn tego zjawiska, które ma swoje źródło widocznie nie tylko w więcej lub mniej sprzyjających warunkach sanitarnych poszczególnych lat, nie można było dotychczas na pewno sprawdzić“.

Wierzymy, że ministeryalny zarząd kasy nie mógł „na pewno sprawdzić“ przyczyn zwiększających się chorób u kolejarzy — bo trudno, aby badając przyczyny, odkrył w chorobach „bakcyla system oszczędnościowego“.

W roku 1901 zatrudnionych było przy kolei 575 lekarzy (o 24 więcej jak w r. 1900) — którzy udzielili pomocy lekarskiej członkom kasy w 340.486 wypadkach słabości. Niezdolnych do służby było 81.905 członków, co czyni 80% ogólnej liczby ubezpieczonych w kolejowej kasie chorych kolejarzy. Cyfra wprost okropna!! Tych 81.905 kolejarzy chorych przeleżało w domu 1,471.979 dni roboczych, co na jednego wypada przeciętnie 17·9 dnia. W 441 wypadkach choroba trwała po nad rok.

Lekarze w r. 1901 pobrali 593.391 kor. i 10 hal. pensyi.

Leki kosztowały 314.009 kor. i 40 hal. Datek na rzecz funduszu zapomogowego dla lekarzy 30.200 kor.!

Fundusz rezerwowy i majątek kasy wynosił z dniem 31 grudnia 1901 roku w papierach wartościowych i realnościach 1,713.201 kor. 42 hal. Majątek kasy w porównaniu z rokiem 1900 wzrósł o 70.128 kor.

Z powyższych cyfr wynika jasno, że wszelkie zarządzenia oszczędnościowe są w wysokim stopniu krzywdzące członków. Kasa chorych nie jest przedsiębiorstwem finansowem, któreby za cel miało zbijać kapitały, miliony lokować w papierach wartościowych i kasach oszczędności (zkąd rząd na nowe armaty pożycza pieniądzy) — ale ma jaknajwiększemi świadczeniami spieszyć z pomocą swoim członkom. Grosz złożony w kolejowej kasie dla chorych — to grosz odciągany z krwawicy nędzarzy, zatrudnionych przy kolejach, nikt więc, tylko oni powinni korzystać z funduszów kasy.

Do lekarzy kolejowych rozsyła zarząd kolejowy okólniki, aby w zapisywaniu lekarstw kierowali się oszczędnością — a równocześnie majątek zaoszczędzony na zdrowiu kolejarzy, rośnie w tysiączne i milionowe kapitały.

III.

Fundusz zapomogowy kasy dla chorych dla funkcyonaryuszy i lekarzy kolejowych.

Równocześnie ze sprawozdaniem kasy dla chorych rozesłał departament rachunkowy sprawozdanie »z funduszu zapomowego kasy chorych dla personalu c. k. austryackich kolei państwowych« i z funduszu zapomogowego dla lekarzy kolejowych. Oba te fundusze są razem z kasą chorych związane i część opłat członków wpływa na tworzenie tych funduszy.

Z cyfr zamieszczonych, należy nacisk położyć na dwie charakterystyczne pozycye.

Zapomoga udzielona członkom kasy, których jest przeciętnie 100.000, wyniosła w r. 1901 kwotę 39.298 kor. 60 hal.

Zapomoga udzielona lekarzom i ich rodzinom, których jest wszystkiego 575, wyniosła w pozycyach »Jednorazowe zapomogi« i »Bieżące dany z łaski“ 12.660 kor. 79 hal.

Sprawozdanie na końcu, taką zamieszcza uwagę pod adresem lekarzy, którzyby chcieli korzystać z zapomóg:

»Część dochodów tego funduszu użyto w sposób wskazany dodatkiem III do statutów kasy chorych na jednorazowe odprawy i bieżące zapomogi dla osobliwie na uwzględnienie zasługujących a do służby niezdolnych lekarzy i dla pozostałych po nich rodzinach«.

C. k. Prokuratorya państwa skonfiskowała

Maszyniści a organizacya.

Od samego początku założenia naszej organizacyi kolejarskiej, maszyniści zajęli względem niej wrogie stanowisko. Wszelkie próby porozumienia się, spełzały na niczem, rozbijały się o „honor stanowy“ maszynistów, którzy uważali za poniżenie dla siebie, należenie do tego samego związku co palacze, węglarze, robotnicy warstatowi, konduktorzy itp. Moment polityczny nie wchodził w rachubę u maszynistów. Nie rozchodziło się im o to, że kierownictwo zawodowej organizacyi kolejarzy spoczywa w rękach socyalistów, że organizacya ta ma za cel walkę o polityczne i ekonomiczne prawa całego personalu kolejowego — ale bolało ich, że oni, „maszyniści“ będą musieli — aż ciężko przez gardło przełknąć — łączyć się z „lada“ ślusarzem, kowalem, palaczem etc. Tą ciasnotę umysłową dobrze zrozumiał zarząd kolejowy i począł rozdmuchiwać u maszynistów sztucznemi sposobami obłęd wielkości — aby w ten sposób, przynajmniej tą gałąź personalu uchronić od zrozumienia potrzeby walki o polepszenie swej doli na drodze solidarnej organizacyi.

Pod protektoratem dyrekcyi kolejowych pozakładano dla maszynistów najrozmaitsze kluby, gdzie dla gruntownego zabicia w mózgach maszynistów zmysłu krytycznego uprawia się tylko „zabawę“ z ogromnym dodatkiem lizuństwa względem zarządu kolejowego. Dyrekcye kolejowe dały do zrozumienia urzędnikom, aby wstępowali do klubów, pozakładanych przez maszynistów i tym sposobem podtrzymywali w nich pojęcie, że maszynista nie jest robotnikiem, ale coś w guście urzędnika. Skutek klubów fatalnie odbił się na inteligencyi i uczciwości maszynistów. Bezkarność, gwarantowana maszynistom za przekroczenia przepisów pragmatyki, odnoszących się do traktowania podwładnych, popycha maszynistów do popełnienia gwałtów na każdym kroku. Był czas, że niemal stałą rubrykę w „Kolejarzu“ zajmowały notatki o brutalnym traktowaniu palaczy, spritzmeistrów, służby obsługującej maszyny, ze strony maszynistów. Pięść, słowo karczemne, rynsztokowy ton wobec żony podwładnej maszynistom służby — to są argumenty używane ciągle w służbowych stosunkach przez maszynistów.

Długo takie stosunki trwać nie będą mogły. Już dzisiaj wielka część maszynistów zrozumiała, że bawienie się w panów, tam gdzie się jest tylko najzwyklejszym robotnikiem, narażonym ciągle na kalectwo i utratę życia, jest nonsensem i przypomina — prowincyonalnego aktora umierającego z głodu w roli milionera Vanderbilda. Bo postawmy sobie raz pytanie:

Czem jest maszynista?

Maszyaista jest dawnym robotnikiem warstatowym, bądź to ślusarzem, bądź innym metalurgicznym rzemieślnikiem, który po długich mozolnych przejściach zdał egzamin na robotnika prowadzącego maszynę. Nic też nie zmyje z maszynisty stempla robotniczego — którego tak koniecznie chcieliby się maszyniści pozbyć. Wiedzą zresztą o tem dobrze sami maszyniści. Najdrobniejszy, z przeciążenia pracy wynikły wypadek, może zdegradować maszynistę na palacza, albo zwykłego warstatowego robotnika. W służbie nie nosi maszynista na sobie złotemi epoletami ozdobionej bluzki — ale czarną, zasmoloną bluzę robotnika, którą powinien umieć szanować, bo praca robotnika to najpiękniejszy dyplom szlachecki.

Na czem polega praca maszynisty?

Maszynista musi obsłużyć maszynę, ma w myśl instrukcyi pomagać w pracy około oczyszczenia maszyny palaczowi, w ciągu jazdy uważać na sygnały i bierze na siebie odpowiedzialność za całość maszyny i bezpieczeństwo prowadzonego pociągu. W wypadkach ulega najczęściej maszynista nieszczęściu, jako pierwszy, wystawiony na czoło pociągu. W roku 1901 jak to w innym artykule wykazujemy ze służby maszynowej uległo nieszczęściu 777 ludzi przy austryackich kolejach.

Czyją jest zasługą, że maszyniści są względnie lepiej od innych robotników płatni?

Tylko organizacyi kolejowej i partyi socyalno-demokratycznej zawdzięczać muszą maszyniści polepszenie swej doli. Rząd widząc coraz szerzej zataczające się kręgi ruchu robotniczego chciał wprowadzić rozłam w obozie robotników kolejowych i wyróżnił maszynistów, otaczając ich większą aniżeli innych opieką, aby uczynić z nich powolne sobie sługi, tak długo, jak długo można się będzie jeszcze łudzić, że ruch robotniczy da się zgnieść sztucznemi represaliami i judzeniem jednych robotników przeciw drugim.

Niechaj maszyniści mówią co chcą ta znienawidzona przez nich organizacya kolejowa wyniosła ich na to stanowisko, na jakiem się obecnie znajdują — obdarzyła ich bezwiednie szczęściem „bratania“ się z figurami o złotych kołnierzach — co zamiast natchnąć maszynistów gorącą miłością do organizacyi wytworzyło w ich mózgach chorobę wielkości. Przyznać muszą maszyniści, że w austryackiej radzie państwa z wyjątkiem posłów socyalno-demokratycznych nikt inny w obronie spraw kolejarskich nie występował i niewystępuje.

Jaka jest przyszłość maszynistów?

Piękne dni „felelzeugmeistrowstwa“ nie zawsze będą uśmiechały się do maszynistów. Postęp techniki, ciągłe ulepszanie organizacyi służbowej u kolejarzy, względy handlowe i strategiczne, wymagają ciągłych zmian w służbie i doprowadzą kiedyś do zupełnego zaniku różnicy między pracą maszynisty a pracą innego robotnika kolejowego. Nie są to fantazye. Bratni nasz organ „Weckruf der Eisenbahner“, wychodzący w Hamburgu, w Nr. z dnia 22 b. m. przytacza propozycye rządu saksońskiego, który chce zreorganizować służbę maszynistów w ten

sposób, aby każdy kolejarz z zawodu metalowiec był zdolnym każdej chwili objąć kierownictwo maszyny. System ten zostanie już z dniem 1 maja 1903 r. wprowadzony w życie. I tak mimowoli same rządy przyspieszą zasadę zrównania stanów.

Któż wie, czy w najbliższym czasie i rząd austryacki nie pójdzie śladem saksońskiego i nie poczyni zmian w zawodzie maszynistów. Niechajże więc zrozumią maszyniści, że jeżeli chcą aby kiedyś niezapomniano o nich — muszą należeć do organizacyi i wyzbyć się obłędu wielkości.

KRWAWE CYFRY.

Mamy przed sobą roczne sprawozdanie kolejowego zakładu ubezpieczeń od nieszczęśliwych wypadków. Cyfry zawarte w sprawozdaniu jak nić czerwona krwawo ciągną się przez całe sprawozdanie i łzami przemawiają do czytelnika, stawiając mu przed oczy cały ogrom nieszczęścia, rozpaczy wdów i sierót, ścigających błędnemi oczyma pokrwawione ciała swoich ojców, synów, żywicieli.

Trudno o straszniejsze oskarżenie ustroju społecznego, wyciskającego ostatnie soki żywotne z mięśni i mózgu kolejarza-proletaryusza, jak to sprawozdanie. Z roku na rok rosną nieszczęśliwe wypadki i to rosną w sposób zastraszający, brutalny ogromem trupów, połamanych rąk i nóg, przemawiają do swoich ciemiężycieli: dość tego, bo kiedyś zerwie się burza, straszniejsza od huraganu morskiego, od zamieci śnieżnej, bo brzemienna w krew i łzy wdów i sierót.

Kolejarze! weźcie do rąk to sprawozdanie i czytajcie go uważnie, w skupieniu, a nie potrzeba będzie agitatora, aby szedł i apostołował wśród was ideę walki. Cyfry te przemówią do was stokroć goręcej, zatargają w trzewiach i mimowoli wyrwie się wam z piersi okrzyk grozy.

Posłuchajcie, co pisze zimnemi, a przecież ociekłemi gorącą krwią kolejarzy-proletaryuszy, urzędowy sprawozdawca w sprawozdaniu:

Ubezpieczonych na wypadek nieszczęścia było w roku 1901:

Personal kancelaryjny	11.225 osób
„ maszynowy	18.840 „
„ pociągowy	20.661 „
„ stacyjny	75.236 „
„ drogowy	118.524 „
„ warsztatowy	23.592 „
„ okrętowy	147 „
Razem . .	268.225 osób.

Na tych 268.225 osób zgłoszono w roku 1901 nieszczęśliwych wypadków 13.801. W roku 1900 było 12.606 wypadków, a więc w jednym roku zwiększyły się nieszczęśliwe wypadki o 1.195!

Tak powiada urzędowa statystyka. Ze zgłoszonych wypadków 3.836 było takich, które pociągły za sobą niezdolność do pracy zawodowej. W roku 1900 było niezdolnych do pracy po wypadku 3.409, a więc o 427 mniej. Na poszczególne działy służby rozłożone wypadki nieszczęśliwe wykazują:

Unieszczęśliwionych:

Personal kancelaryjny	8 osób
„ maszynowy	777 „
„ pociągowy	525 „
„ stacyjny	997 „
„ drogowy	1.021 „
„ warsztatowy	484 „
„ okrętowy	1 „
Dobrowolnie ubezpieczeni kolejarze . .	23 „
Razem . .	3.836 osób.

Rodzaj uszkodzenia podczas nieszczęśliwego wypadku.

Połamało kolana i nogi	1.136 osób
Całe ciało poranione	916 „
Palce połamało	789 „
Ramiona i ręce połamało	429 „
Głowę i twarz poraniło	232 „
Oczy	133 „
Wewnętrzne uszkodzenia odniosło .	152 „
Inne uszkodzenia	49 „
Rzem . .	3.836 osób.

Skutki uszkodzeń:

Przejściowa niezdolność dłuższa nad cztery tygodnie	3.497 osób
Częściowo ciągle trwająca niezdolność	128 „
Zupełna niezdolność	18 „
Zmarło z powodu wypadków . . .	193 „
Razem . .	3.836 osób.

Po zmarłych z nieszczęśliwych wypadków pozostało:

Wdów	145 osób
Sierót	282 „
Innych członków rodziny	13 „
Razem	440 osób.

Tak przedstawia się w cyfrach martyrologia służby kolejowej w Austryi. *W. R.*

W sprawie reformy ubezpieczenia od wypadków.

Napisał: Dr. Gustaw Harpner.

Z pomiędzy życzeń kolejarzy do najbardziej uprawnionych należy żądanie ostatecznego uregulowania naszego ubezpieczenia od wypadków przez usunięcie licznych wad, które tkwią w dzisiejszych normach ustawowych i przez wprowadzenie nowych postanowień, które przy zastosowywaniu obowiązującej ustawy okazały się koniecznemi. Przekraczałoby to ramy tego artykułu, gdybyśmy chcieli przedstawić tu wszystkie błędy ustawy o ubezpieczeniu od wypadków, które się ujawniły w praktyce, oraz wszystkie środki poprawy. Omówimy więc tylko kilka najważniejszych i najczęściej podnoszonych skarg.

Przedewszystkiem różnica w wymiarze rent wedle tego, czy nieszczęśliwy wypadek zdarzył się w ruchu kolejowym, czy też po za ruchem, a więc w warsztacie, w służbie stacyjnej itp., jest z jednej strony nieprawidłową, z drugiej zaś bezcelową. Z jednej strony prowadzi ta różnica w praktyce nieustannie do sporów, których rozstrzygnięcie częstokroć jest krzywdzące dla poszkodowanych; wystarczy przypomnieć, że np. nieszczęśliwy wypadek na lokomotywie stojącej w ogrzewalni tylko wtedy uważany jest za wypadek w ruchu, jeżeli maszyna miała już parę i przekroczyła pewną atmosferę ciśnienia itp. Z drugiej strony poszczególne gałęzie służby kolejowej tak wkraczają nieustannie jedna w drugą, że kwestya, co należy do ruchu kolejowego, coraz trudniejszą jest do rozstrzygnięcia i w każdym razie rozdział nie jest już odpowiedni.

Jeżeli się nadto zważy, że właśnie w służbie kolejowej, mianowicie także i po za ruchem w ściślejszem tego słowa znaczeniu, moment niebezpieczeństwa jest nieskończenie wielki, to jest zupełnie uprawnionem żądanie zniesienia ustawowo oznaczonego najwyższego wymiaru 60% rocznego zarobku, a unormowania we wszystkich wypadkach renty w wysokości 90% względnie 100%.

Dalsza wada, wiodąca w praktyce do najgorszych niesprawiedliwości tkwi w tem, że ustawa o ubezpieczeniu od wypadków przy wymiarze renty opiera się na pojęciu niezdolności nie do pracy zawodowej, lecz do zarobkowania w ogólności. Nie pytają się więc, czy okaleczały stał się niezdolnym do wykonywania dotychczas zawodu, lecz tylko, czy jest niezdolnym do jakiegokolwiek zarobkowania. Następstwem tego jest, że inwalidzie, który skutkiem nieszczęśliwego wypadku stracił zdolność do wykonywania swego zawodu, każe się bezwarunkowo przejść do innego zarobkowania, jeżeli tylko wydaje się ku temu zdatnym fizycznie. Przeocza się jednak przytem, jak ciężko jest z zawodu, w którym się pracowało przez całe życie, do którego się wyszkoliło nietylko fizycznie, lecz i duchowo, przekroczyć teraz nagle do innego zawodu, do którego się może ma potrzebną zdolność fizyczną, ale się niema odrazu potrzebnego przygotowania itd. A jeszcze bardziej przeocza się, że we wszystkich gałęziach zarobkowych nie brak wcale dostatecznie wyszkolonych sił roboczych i że już przez to samo przejście z jednego zawodu do drugiego jest niezmiernie utrudnione.

Z tych powyżej tylko sumarycznie naszkicowanych powodów, do których przyłącza się jeszcze dużo innych, należałoby poważnie wziąć pod rozwagę żądanie, czy w miejsce niezdolności do zarobkowania nie powinnoby się ustanowić zupełnej lub częściowej niezdolności do pracy zawodowej jako momentu decydującego przy wymiarze renty, lub stworzyć przynajmniej normy ustawowe, które umożliwiałaby przy wymiarze renty w daleko wyższym stopniu niż obecnie uwzględniać niezdolność do pracy zawodowej, intelektualne uzdolnienie do innego sposobu zarobkowania itd.

Jedną z najważniejszych wad obowiązującej obecnie ustawy o ubezpieczeniu od wypadków jest ta, że co do pretensyj ubezpieczonych do zakładu ubezpieczeń od wypadków w razie sporu rozstrzyga sąd rozjemczy z wykluczeniem wszelkiej dalszej drogi prawnej. Mniejsza o to, czy obecnie — od czasu wejścia w życie nowej procedury cywilnej, która we wszystkich dziedzinach zapewnia szybki wymiar sprawiedliwości — ustanowiona przez ustawę instancya sądu rozjemczego wogóle może się wydawać najodpowiedniejszą do rozstrzygania pretensyj w sporach z zakładem ubezpieczeń od wypadków. Ale w każdym razie stanowczo ubolewać należy, że co do pretensyj spornych, które z natury rzeczy mają wielkie i doniosłe znaczenie dla całej egzystencyi człowieka i jego rodziny, ma rozstrzygać tylko jedna instancya z wykluczeniem wszelkiej dalszej drogi prawnej. Każdy człowiek może się mylić lub błądzić, a taksamo i każdy sąd. Aby takim pomyłkom i błędom możliwie zapobiedz, istnieją w postępowaniu sądowem z reguły wyższe instancye, do których może się zwrócić ten, komu stała się, jego zdaniem, krzywda przez orzeczenie sądowe. Ze względów oportunistycznych w sporach o nieznaczne sumy lub małoważne sprawy wykluczono wprawdzie użycie środków prawnych przeciw wyrokowi pierwszej instancyi; żeby jednak i w sprawach, gdzie idzie o całą przyszłość, o całą egzystencyę inwalidy i jego rodziny, pomyłka lub błąd sądu nie dały się naprawić przez dalszy tok instancyj, — nad tem należy ubolewać, jako nad okrutną krzywdą, której usunięcia trzeba się koniecznie domagać, a to tembardziej, że tu nie idzie, jak w wielu innych wypadkach, o dobrowolne poddanie się orzeczeniu sądu polubownego, lecz o stworzoną przez ustawę instytucyę, do której w danym razie musi się ubezpieczony zwrócić. Instytucyę tę otoczyć wszelkiemi gwarancyami dobrego sądownictwa - jest obowiązkiem ustawodawcy, jeżeli w poszczególnych wypadkach dobroczynna działalność ustawy o ubezpieczeniu od wypadków nie ma być zawieszona.

Jeszcze raz zwracamy uwagę, że w powyższych uwagach miały być podniesione tylko niektóre, szczególnie jaskrawe braki ubezpieczenia od wypadków; przypominamy tylko temsamem jeszcze raz, jak liche są obecne urządzenia ochronne i jak konieczną jest reforma. Najważniejszym zaś warunkiem wszelkiej poprawy w tym kierunku jest organizacya kolejarzy samych, która przy pomocy odważnej, świadomej celu prasy najlepiej zdoła wywalczyć to wszystko, do czego należy dążyć w interesie tak każdej poszczególnej jednostki, jak i ogółu.

Kilka słów do kolejarzy.

Organizacya — to pojęcie dla jednych szlachetne i poważne, godny zadumy, to dla nich wyraz, w którym się skupia dążenie do prawdy, prawa, sprawiedliwości, to zapora sobkowstwu, wzajemnej zawiści i nienawiści. Dla drugich organizacya — to pojęcie czysto materyalne, zawierające w sobie widok korzyści i to tak chwilowych, jak i w przyszłości. Dla nich tylko zysk, który się w brzęczącą monetę zmienia, jest ponętą w pracy organizacyjnej i to zysk — jakąkolwiek drogą zdobyty. Są jednak jeszcze inni. Dla tych organizacya — to pole do popisu. Wykazać swą zdolność szermowania choćby najbardziej prostemi słowy, cieszyć się wdziękiem własnego głosu, zyskać popularne miano szermierza wolności —

tanim kosztem wygadania się na zgromadzeniach, a gdy to nie idzie, gdy inteligencya po temu za mała, szukać ujścia dla nadmiaru energii w plotkach, rozsiewaniu głuchych, jakichś nie uchwytnych pogłosek, szerzenia niesnasek i t. p., to dla nich zabawa jedyna i dla niej szukają towarzyszy — choćby w organizacyach.

Najmniej jest takich, którzy rozumieją istotnie, jakiem jest zadanie organizacyi.

Bo organizacya zawodowa nie jest ani wyłącznie idealną, ani wyłącznie materyalną; ma ona równorzędnie jednostkę słabą, robotnika, chronić przed nadmiernym wyzyskiem pracodawcy, a z drugiej strony ma tej jednostce i ogółowi kształcić serce i krzepić ducha do długiej i ciągłej walki o polepszenie warunków bytu tak tej jednostki, jak i ogółu.

Urojeniem jest twierdzenie, że robotnicy zawierają kontrakt najmu pracy z pracodawcą na równych warunkach. Po jednej stronie stoi — np. u kolejarzy — potężny pracodawca, wyposażony w pieniądze, władzę, ustawodawstwo przychylne i wykonanie praw usłużne. Z drugiej strony sięga po pracę dłoń wychudła robotnika, pozbawionego zasobów, lękającego się o jutro — a więc „sprzedającego żniwo swej pracy już na pniu“. Warunki, jakie mu dają, są nędzne, niewola jego bezbrzeżna — a siły prawie żadne — tak, że nie tylko oporu stawiać nie jest w stanie, ale nawet nie zamyśla.

Gdzież więc ma się zwrócić robotnik, gdy szukać chce rady celem wydobycia się z tego położenia niszczącego go i zupełnie zależnego od woli pracodawcy? Gdzież dla niego rada, gdy chce wywalczyć lepsze warunki bytu i istnienia i to nie takie, które od dobrej woli pracodawcy zależą, ale które stałą regułę stanowią?

Sam stanąć do tej walki nie może — bo stwierdziliśmy, że słaby i bezsilny, ogląda się więc wkoło siebie i szuka pomocy. Bacznie patrzącemu nasuwa się widok tysięcy jemu podobnych, ich położenie takie same, chleb tak ciężki, byt tak żmudny. I zupełnie nieuświadomionemu, ciemnemu nawet przyjdzie pewno po krótkiem zastanowieniu myśl — połączę się z druhami moimi i siłą złączonych towarzyszy nie tylko byt poprawimy, ale prawo uzyskamy lepsze.

W tem dają mu gotową już organizacyę. Czy to pracujący koło niego świadomy towarzysz myśl przystąpienia, czy pismo w rękę mu wpadło — czy może przykry wypadek szukać kazał opieki szczerej — opieki u swoich — myśl się przyjęła — wszedł w szeregi organizacyi. Z nim razem i innych sporo wstąpiło z nadzieją lepszej przyszłości, otuchą, że się skończą dni troski wstępując w podwoje tego kościoła przyszłości i z zapałem i energią stając do pracy. Praca to ciężka, żmudna, robota drobna, od jednostki do jednostki prowadzić ją trzeba.

A tu nie zawsze służy inteligencya, nie każdy ma dość siły ducha, by wytrzymać w tej robocie. Długą droga organizacyjna, powoli tylko budzi się świadomość klasowa, a gdy tylko ogół zorganizowany walkę przeprowadzić może skuteczną, nie tak prędko wyniki uchwytne się zjawiają. A więc skrzydła opadają rychło, zapał ostyga i zniechęcenie idzie. Szczególnie u kolejarzy odbija się to na organizacyi.

Walka z pracodawcą — skarbem państwowym tylko powoli, w miarę rozwoju organizacyi postępami cieszyć się może. A gdy organizacya nie dość rychło i nie dość stale się rozwija, więc i wyniki tej ciężkiej walki, jaką ona prowadzi, nie zbyt widocznie się objawiają.

A tego kolejarze w znacznej mierze zrozumieć nie chcą, czy nie mogą.

Oni nie walczą z systemem, z zasadami swego pracodawcy, nie pojmują, że zwalczać należy cały ustrój, który w ostatnim swym wyniku objawia się dla ogółu pracujących jako wyzysk sił roboczych, nadużycie pracy ludzkiej i poniewieranie godnością ludzką.

Wszyscy uświadomieni wiedzą, że walka tam, do źródła złego musi być skierowaną — ich z szeregu nie wytrąci chwilowe niepowodzenie, nie zbyt rychłe zwycięstwo, brak skutków widocznych walki.

I nie do tych idą moje słowa. One idą do tych, którym skrzydła przedwcześnie opadają, którzy zniechęceni albo osłabli idą z szeregów organizacyi, lub w niej zostając, sieją niechęć i rozterki. A z tego wynika upadek na duchu i zniedołężnienie ogółu i siły zamiast się podwajać słabną i idą na marne.

Rozterki noszą w sobie zarodek kłótni i zawiści, poddmuchiwane pogłoskami, szerzonymi przez wrogów organizacyi, tworzą pochyłą równię, po której się stacza ogół z wysokiego stopnia złączonej i solidarnej braci do przepaści, w której zgraja walczących o osobiste sprawy i osobiste zyski, łączy się ze szkodnikami i wrogami dobrej sprawy. Tam też znajdą się rychło i przedwcześnie zniechęceni i rozterkami i sporami niepotrzybnymi się zajmujący.

A z tej przepaści powrót nie rychły. Więżą się ci, co tam opadli do nóg organizacyi i starają się ją ściągnąć do swych niziu — odwracając jej oblicze od celów ostatecznych walki o byt i prawo, a kierując ją na drogę drobnostkowych zawiści i niechęci odwleka ostateczne zwycięstwo nie o chwilę, ale o lata całe — ba lat dziesiątki.

Więc niech ogół kolejarzy bliżej się przypatruje i walce i jej celowi. Niech zbada swoje siły i rozważy czy iść umie do tej walki długiej i żmudnej.

Kto niechętny — lub nie wolny, komu sił brak moralnych i cierpliwości, czyj umysł za słaby, by się wzniósł na wyżyny istotnej walki proletaryuszy z systemem rządzącym, z nieprawością z niego idącą, kto ujścia szuka w organizacyi dla osobistych widoków lub zysków, ten niech się cofnie zawczasu, niech nie tworzy zapor niepotrzebnych i trudności, niech w zacisznem życiu podchlebnych stowarzyszeń pędzi dni swoje.

Nam ludzi potrzeba! Ludzi co wierzą i czują, serc co biją żywem tętnem i do prawa i do prawdy lgną, umysłów przystępnych potrzebom ogółu — tych co patrzą i widzą a co ujrzeli rozumieją, tych co gardzą podstępem i hałaśliwą plotką, tych co nieznają fałszu i zawiści i nie szukają tryumfów tanich w intrydze i budzeniu niechęci.

Nie tańce i zabawa, nie hulanki naszem zadaniem — wzajemne uświadamianie się, nauka, coby drogę walki wskazała i szczere zaufanie druhów budząc, łączyła ich silnie i niezłomnie w jeden szereg duchem i myślą, sercem i czynem złączonych, wiernych zasadom proletaryatu — do ofiar gotowych szczerych sług swego dzieła — swej organizacyi. *Karol Nacher.*

Z przestrzeni i warsztatów.

Przemyśl. Od naszego stałego korespondenta otrzymujemy następującą wiązankę:

System oszczędnościowy.

W poprzednich numerach opisywaliśmy gospodarkę w przemyskich warsztatach kolejowych na oddziale kowalskim, dziś zajmiemy się »szopą« oddziału stolarskiego, aby wykazać dobitnie że zarząd kolejowy wyrzuca co roku tysiączne sumy, tylko dlatego, że gospodarka jest więcej niż lekkomyślną.

Materyał do robót stolarskich, po który jeździ bądź to inspektor Bartelmus, bądź starszy inżynier Eberhardt, pobierając za tę czynność grube dyety, nie odpowiada potrzebom i celowi, dla którego jest przeznaczony. Drzewo jest mokre, krzywe, sękate, a co najważniejsza, bardzo często zarażone grzybem. Robotnik, zatrudniony przy takim materyale, cierpi podwójnie. Nie może wykonać należycie roboty, za co spadają na niego kary i zła kwalifikacya, przyczyniająca się do opóźnienia awansu, nadto praca przy zagrzybionem drzewie jest szkodliwa dla zdrowia.

Sam warsztat (zabudowanie) ma dach podziurawiony, mury i wiązania (krokwie) przeżarte wilgocią i grzybem, że łatwo może nastąpić katastrofa. Wentylacyi w warsztacie niema żadnej, co przy naprawie wozów ciężarowych, przesyconych zwierzęcemi wydzielinami, wywołuje ogromny zaduch i dokuczliwy odór. Po pod podłogami warsztatu idą kanały, służące do zlewania brudnej wody od mycia. Kanały te od trzech lat nie były czyszczone. Można więc sobie wyobrazić, co za zdrowa atmosfera musi panować w warsztatach. Nic też dziwnego, że często zapadają robotnicy, zatrudnieni na tym oddziale na zdrowiu, na czem traci kolej i robotnik.

Robotnicy, których nie powinna znać dyrekcya.

Roboty murarskie wykonują w przemyskich warsztatach dwaj warsztatowi pomocnicy, prowadzeni na etacie zwykłych zarobników. W dniu 9 października, podczas przyjazdu dyrektora Wierzbickiego do Przemyśla, kazał Bartelmus derkami osłonić robotę murarską, aby jej Wierzbicki nie widział. Nie chciał bowiem Bartelmus, aby dyrektor kolei dowiedział się, że pomocnicy warsztatowi wykonują roboty murarskie, za które osobno dyrekcya płaci. Jeden z pomocników opierał się zarządzeniu Bartelmusa, za co w drodze kary przeniesiono go do innego oddziału i odebrano mu godziny pozaobowiązkowe (überzeity). I tak robotnik został ukarany za własną pracę i za szczerość względem przełożonych, których nie chciał oszukiwać.

Obrońca.

Słusznie powiada przysłowie: »Boże chroń mię od przyjaciół, bo z nieprzyjaciółmi sobie dam radę«. W »obronie« ukaranego przez Bartelmusa robotnika stanął nie najlepszej sławy werkführer Bizanc. Tłumacząc opór robotnika przeciw zarządzeniu Bartelmusa, udowadniał Bizanc, że robotnik był pijany — co jest pragmatyką służbową surowo zakazane. Naturalnie, że robotnik wyprosił sobie tę opiekę.

Bizanc a §§. II i 20 pragmatyki.

Sposób w jaki Bizanc traktuje robotników, nie powinien być dłużej cierpiany. Ciągłe wywoływanie za robotnikami: baciarze, dranie, bałwany i t. p. nie odpowiada przepisom pragmatyki służbowej i powinno być jak najostrzej przez władze kolejowe skarconem.

Bizanc udziela także na własną rękę urlopy swoim pupilom. Czy wie o tem dyrekcya?

„Kubaniarz“.

Starszy lampista Barański zmusza podwładnych mu robotników do dzielenia się z nim ciężko zapracowanym groszem. Jeżeli nie ochłudnie Barański w swym kubaniarskim zapale, zbierzemy potrzebne fakta i opublikujemy je dla użytku dyrekcyi.

Doczekał się.

Baumistrz Śliwiński, o którego szwindlach i łajdactwach pisaliśmy kilkakrotnie, został przez dyrekcyę pociągnięty za szereg nieczystych sprawek do odpowiedzialności.

Wytoczono mu dyscyplinarne śledztwo, którego wynik smutne dla Śliwińskiego pociągnie skutki.

Opieka nad chorymi.

C. k. Prokuratorya państwa skonfiskowała

Przed kilkoma dniami zdarzyło się w Przemyślu, że chory robotnik D. posłał swą żonę po doktora. Lekarz zapytał się, co mu brakuje, a dowiedziawszy się, że wije się w boleściach, kazał mu brzuch wysmarować. Na prośby żony, aby odwiedził męża w domu, oświadczył lekarz: »Nie pójdę, bo mieszkanie zadaleko!«

Biedna kobiecina musiała wziąć prywatnego lekarza i zapłacić mu honoraryum.

Szybka pomoc.

Dnia 4 marca 1902 r. pomocnik kowalski Sebastyan Szyndlar wniósł podanie do zarządu kasy dla chorych z prośbą o udzielenie mu pomocy z powodu długiej choroby.

Odpowiedź na to podanie nadeszła 10 października 1902, a więc w siedm miesięcy i sześć dni, w której łaskawie zawiadamia dyrekcya lwowska, że odmówiono prośbie petenta!

Kaprale.

Asystent kolejowy Haas i aspirant Borysławski w brutalny sposób traktują podległych im telegrafistów. Haas inaczej nie ode

zwie się do telegrafisty, jak durniu, baciarzu, smarkaczu i t. p.

Panom tym — nawiasem powiedziawszy najgłupszym urzędnikom przemyskim — zwracamy uwagę, jeżeli nie zmienią swego postępowania, wyciągniemy na światło dzienne cały szereg służbowych świństw tych paniczów i bardzo gorzkie zgotujemy im życie.

Pijawka.

Kierownikiem oddziału kowalskiego w przemyskich warsztatach jest niejaki Bulczyński, dobrze znane czytelnikom „Kolejarza“ indywidyum, które w bezwstydny sposób naciąga podległych mu robotników na pieniądze i prezenta, obiecując w zamian lepszą pracę.

I tak od Edwarda Kucharza (Steuermana), regulującego parowy młot, wycyganił trzy fury kartofli, 40 szklanek piwa i pożyczkę 40 kor.

Od Jana Czyża, przez kasyera Łobazę, 10 koron na przepitkę.

Od robotnika S. 20 koron gotówką.

Oprócz tych faktów jest cały szereg innych, nie mniej brudnych naciągań robotników.

Bulczyński już kilkakrotnie zmienił na własną rękę »Steuermana«, co powoduje za sobą częste nieszczęśliwe wypadki, bo niewprawiony do regulacyi młota parowego robotnik, nie jest w stanie rozliczyć szybkość obrotów i rozmiar zamachu młota.

Ostatniemi czasy z winy Bulczyńskiego przy młocie parowym złamało nogę Wajdzie recte Leidenowi i ciężko okaleczyło w głowę robotnika Ławeckiego i Kończa. Wajda i Ławecki z powodu kalectwa zostali spensyonowani, na czem chyba dyrekcya dobrego interesu nie zrobiła.

Robotników, którzy nie chcą opłacać się Bulczyńskiemu, prześladuje on w nieludzki sposób, psuje im opinię w zarządzie warsztatów, przyczyniając się do wstrzymywania awansów.

Inaczej jak sk....... nie nazywa Bulczyński robotników. We warsztacie, w czasie pracy, wykrzykuje Bulczyński za robotnikami: »Jesz biały chleb, a otręby baciarzu! Dla mnie nie masz na piwo!« i t. p.

Za prawo robienia »überzeitów« (godzin nadobowiązkowych), które są osobno wynagradzane, każe sobie Bulczyński opłacać stałe daniny.

Działalnością swoją wprowadził Bulczyński do przemyskiej kuźni taką demoralizacyę i rozprzężenie, że żaden uczciwy robotnik nie chce nadal w przemyskich warsztatach na oddziale kowalskim pozostawać.

Dziwić się musimy, że inspektor warsztatów p. Bartelmus, mimo, że nadużycia Bulczyńskiego są głośne, nie pociąga go do odpowiedzialności. A przecież §. 20 pragmatyki służbowej powiada wyraźnie:

»Przełożonym nie wolno wdawać się w zobowiązania pieniężne z podwładnymi, nie wolno przyjmować od nich podarunków, albo też kazać sobie świadczyć takie usługi z ich strony, któreby zmuszały do pobłażliwości, przeciwnej obowiązkom służbowym.

„Nie przestrzegający tego przepisu, będą karani w myśl §. 59 pragmatyki“.

Gdyby dyrekcya kolejowa nie uznała za stosowne pociągnąć Bulczyńskiego do odpowiedzialności, to niechaj przynajmniej przeniesie Bulczyńskiego do innego warsztatu, bo przemyscy robotnicy nie są w stanie dalej karmić tego opoja.

Chabówka. Jeżeli ktoś chce zobaczyć, jak »raj« kolejarski wygląda, niech przybędzie tutaj, a wkrótce odniechce mu się służby kolejowej. Personal tu pokorny, spokojny, spełniający w lot każde skinienie naczelnika. Niema tu zorganizowanych, »Kolejarza« się boją, jak święconej wody. Jeżeli zastanowimy się nad przyczynami, to musimy w pierwszym rzędzie podnieść straszne przygnębienie i martwotę personalu z powodu nadmiernej pracy, którą tu pokrótce zeszkicujemy.

Telegrafista: turnus codzienny 14 godzin od 7 rano do 8 wieczorem. Co drugą niedzielę od 3 po południu wolne. Pauza obiadowa 20 minut.

Portyer: turnus codzienny 22 godzin. Do zakresu czynności jego należy: zamiatać wszystkie kancelarye, popiół z pieców powynosić, w piecach zapalić, poczekalnie uprzątnąć, do klosetów wody nalać, bilety od pasażerów odbierać, lampy w całej stacyi poczyścić i pozapalać, pomagać jako transiter przy pociągach ciężarowych i przy nabieraniu gazu dla pociągów osobowych.

Wagenschreiber: turnus od 8 rano do 7·25 wieczór jako wagenschreiber; w południe musi wszystkie przesyłki przekartować; od 7·25 do 4·30 rano pełni służbę jako transiter, poczem znowu musi spisywać wozy. Za tę pracę pobiera K 1·60 dziennie.

Syberzy: turnus 18 godzin dziennie, 12 wolne naprzemian. W czasie służby szyberzy muszą iść do magazynu i pomagać przy przeładowaniu wozów, których codziennie 8 do 10 się ładuje.

Dalej wozy naładowane rękami zepchnąć, węgle do Rabki zawieść, poczem muszą być w pogotowiu, aby przy pociągach objąć służbę »hilfsbremzerów«, co się tutaj bardzo często przytrafia. Często zharowany, głodny, zmęczony i zmoczony musi wsiąść na pociąg i jechać do Zakopanego.

Węglarze, których tutaj jest dwóch, należą do ogrzewalni nowosądeckiej i tylko stacyonowani są tutaj. Turnus rozpoczyna się o 6 rano, a kończy o 6 wieczór; ale to nie koniec. O godz. 7·25 wieczór muszą się znowu zjawić do służby i czekać na maszynę pociągu zakopiańskiego Nr. 61511 która dopiero około godziny 9 kończy szybowanie. Maszynę tę muszą oni zaopatrzyć w węgle, w wodę, obrócić na drehscheibie i odstawić do hajcu. Praca ta trwa do 11 godziny w nocy, poczem są wolni, ale nie oba, tylko jeden, gdyż drugi już o trzeciej rano w hajcu być musi, aby maszynę z hajcu wypuścić. Za tę nadzwyczajną służbę otrzymują osobne wynagrodzenie za półtorej godziny. Węglarze pracują, jak konie; oprócz maszyn, zaopatrzyć muszą w węgiel wszystkich urzędników i koszary, węgle i drzewo zrzucać z wozów i układać w figury. Zwyczajem jest, iż dyrekcya za każdą złado wan ą tonę węgla płaci 20 h., w Chabówce węglarze dotąd za tę pracę nic nie otrzymali.

Zapytujemy tedy szanownej dyrekcyi, czy w Chabówce panuje stan wyjątkowy; względnie prosimy o wyjaśnienie, co się rzeczywiście z tymi pieniędzmi dzieje.

Tak wygląda Eldorado-Chabówka. Może być, że i w innych stacyach podobne panują stosunki, ale to, cośmy w Chabówce widzieli, przechodzi doprawdy siły ludzkie. Pomoc zatem dla personalu w Chabówce jest niezbędnie potrzebną i szanowna dyrekcya kolei państwowych w Krakowie powinna tutaj wkroczyć, zbadać te stosunki i je uregulować, gdyż personal nie jest w stanie wytrzymać w podobnej służbie.

Zakopane. Dnia 14 października był tutaj znowu p. Pająk dla przeprowadzenia protokolarnych dochodzeń z tutejszymi maszynistami. Nie wiemy, czy p. Pająk pochodzi rzeczywiście od pająka, ale to wiemy na pewno, że pan Pająk tak samo nas dręczy, jak pająk muchę, tak samo pragnie z nas wyssać całą resztę wnętrzności, jakie z nas lokomotywy jeszcze nie wytrzęsły.

Co ważniejsza, że p. Pająk przybył tutaj we własnej sprawie, jako winowajca i oskarżyciel. Jak już donosiliśmy, spóźnienie pociągu Nr. 6112 w dniu 18 września b. r. w Rabie wyżnej nastąpiło z winy p. Pająka, któremu się zdawało, że personal pociągowy przewozi ludzi bez biletów. Zatrzymał pociąg i robił rewizyę, co spowodowało spóźnienie. Powód spóźnienia uwidocznił kierownik pociągu p. Świerkosz w dzienniku jazdy, a mimo to dyrekcya, jakkolwiek o tem wiedziała, wysyła p. Pająka na dochodzenie własnej winy.

Tak samo odpowiedzialnym powinien być p. Pająk za »dyndanie« pociągu Nr. 6152 na przestrzeni między Sieniawą a Lasek w dniu 7 października i pociągu Nr. 6112 w dniu 6 października w stacyi Raba wyżna. Oba te »dyndania« powstały z powodu źle dokonanej reparacyi maszyn, a jeżeli już p. Pająk tak chętnie jeździ na rewizyę maszyn, to powinien przecież znać się troszki na tem i nie puścić maszyny niekompletnie zreperowynej w drogę.

C. k. Prokuratorya państwa skonfiskowała

Stanisławów. Jak dyrekcya stanisławowska dba o swoich »ludzi«, najlepszym dowodem niniejsze opowiadanie.

W Krechowicach zamieszkuje zwrotniczy strażnicę, która przedstawia straszną ruinę. W oknach niema szyb, ko ramy i futryny wygniły, tak, że szyb do nich wprawić nie można; w podłodze dziury, wygnite od wilgoci i grzyba; piec tak zdezelowany, że go nawet naprawić nie można. A w ruderze tej mieszka człowiek, sługa kolejowy, z żoną, dziećmi i starą matką.

W roku 1901 prosił ów zwrotniczy p. inspektora Meisnera o reperacyę tego zdezelowanego mieszkania. Pan Meisner pokiwał głową, obiecał, ale na tem się skończyło. Obecnie przyjechał p. inspektor do Krechowic, zwrotniczy udaje się do niego i prosi, by ze względu na zbliżającą się zimę zlitował się wprost nad nim i jego rodziną i zarządził reparacyę domku. Niestety, zmiast posłuchu i zamiast spełnienia swoich zupełnie usprawiedliwionych życzeń, obszedł się z nim inspektor — nie po inspektorsku, ale po chamsku, zbeształ, zwymyślał i sam, własną swoją inspektorską ręką, wyrzucił go za drzwi, mimo mitygowania naczelnika.

Postępowanie to, w całem tego słowa znaczeniu brutalne, powinna dyrekcya stanisławowska przykładnie skarcić i dać zwrotniczemu zadośćuczynienie. Boć nie dość, że człowiek ten cierpi takie straszne katusze wraz z swoją rodziną, nie dość, że naraża siebie i dzieci swoje na całożyciowe kalectwo z powodu wilgoci i grzyba, jeszcze w dodatku obrażają go i wyrzucają za drzwi.

Szkoda, że nie mamy środków ku temu, ale z chęcią kupilibyśmy tę ruderę, aby ją dać w ofierze muzeum archeologicznemu do przechowania, by przyszłe pokolenia widziały naocznie, jak wyglądał domek strażnika w dwudziestym wieku.

C. k. Prokuratorya Państwa skonfiskowała

Podzielając widocznie te obawy, zaprowadził p. inspektor Fabija także pewne oszczędności. I tak n. p. wechtrzy mieli dawniej 12 godzin służby, a 24 godzin wolne. Ponieważ to jednak zadużo kosztowało usunięto 3 ludzi od beglajtowania, a pracę ich dodano wechtrom, którzy pełnić muszą służbę za beglajterów i mają teraz 12 godzin służby, a 12 wolne. I tę ostateczność przyjęliby wechtrzy bez szemrania,

gdyby nie to, że te 12 godzin wolnego dostają w dzień, a 3 noce jedna po drugiej muszą pełnić służbę. Ta służba nocna daje się szczególnie we znaki, bo człowiek po tylu nieprzespanych nocach jest prawie do służby niezdolny. Pan inspektor wprawdzie powiada, że ma dzień wolny, to się może wyspać, ale przecież my nie mamy pokojów sypialnych, a śpiemy, jemy i mieszkamy w jednej izbie, gdzie przecież oprócz tego mieści się żona i kilkoro dzieci, które się w dzień uczą i t. d. — A czyż dla tego, że my chcemy spać mamy dzieci powyrzucać na ulicę. Poszło zatem dwóch z nas do p. inspektora z prośbą o zmianę służby, na co on odpowiedział, że nie zmieni, gdy mu zaś ci odpowiedzieli, że będą pisać prośbę do Dyrekcyi powiedział, że nie trzeba, bo on się sam tem zajmie i od pierwszego służbę zmieni.

My tej zmiany czekali cierpliwie, ale nie możemy się jej doczekać, zatem na tej drodze apelujemy, aby uzyskać jakieś polepszenie.

KRONIKA.

W sprawie procesu Piaseckiego otrzymaliśmy następujące pismo:

Dziś po całotygodniowej nieobecności wróciłem ze Lwowa i dziś dopiero list Wasz o bajkach wśród kolejarzy krążących przeczytałem.

W sprawie Piaseckiego termin apelacyjny odbył się całkiem „correct“.

Zastępował Dr. Oberlaender, który miał Wasze wezwanie i bronił sprawy należycie, podnosząc wszystkie zarzuty. — Rozprawa trwała bardzo długo, bo od godziny 9—1 w południe. Ja w tym dniu wyjechałem do Lwowa i dlatego zleciłem zastępstwo Drowi Oberlaenderowi.

Wyrok apelacyjny, prawomocny, jest u mnie w ręce. Jeżeli sobie życzycie, wniosę zażalenie nieważności w obronie ustawy. Sukces jest niepewny po części dlatego, że chodzi o drobną karę 40 koron. Pozdrawiam serdecznie

Dr. Heski.

Niechaj to służy za odpowiedź tym wszystkim, którzy rozsiewają nieuczciwe pogłoski, szkodę tylko przynoszące organizacyi.

Kolejarze przemyscy Konopnickiej. W sobotę 25 b. m. Marya Konopnicka opuszczała po dwudniowym pobycie Przemyśl. Na dworzec kolejowy wyruszyli w komplecie zorganizowani przemyscy kolejarze z muzyką własną na czele, żegnając dzielną poetkę proletaryatu.

Baczność warsztatowcy! W Stryju dokonano już wyboru ankiety, mającej dać opinię o zmianie porządku roboczego. Do ankiety weszli nasi członkowie, a mianowicie tow. Piotrowski, Szpanier, Ostafiński, Vogelman, Meder i Wilkosz. Na 394 głosujących otrzymali oni po 314 głosów. Jeżeli odliczymy, że z 394 jest chorych 44, tchórzów 8 i nieletnich 28, to musimy uznać fakt, iż nasi towarzysze wybrani zostali prawie jednomyślnie.

Zalecamy wszystkim warsztatom w Galicyi, aby naśladowali przykład ten solidarności robotniczej.

§ 19. Ze Skawiny otrzymujemy następujące sprostowanie: Na podstawie § 19. ustawy prasowej prosimy o zamieszczenie w następnym numerze dwutygodnika „Kolejarz“ następującego sprostowania, odnoszącego się do notatki z poprzedniego numeru pod tytułem: „Protektor Róży skawińskiej“. Nieprawdą jest, jakobyśmy na Michała ofiarowali p. inspektorowi Zarembie, naczelnikowi II sekcyi konserwacyi w Krakowie, wspaniały podarunek, lecz owszem prawdą jest, że żadnego podarunku w jakimkolwiek celu ani nie ofiarowaliśmy, ani p. inspektor żadnego podarunku od nas nie otrzymał. Nieprawdą jest, że miłość, wdzięczność itp. uczucia dla p. inspektora Zaremby są wykluczone, lecz owszem prawdą jest, że p. insp. Zarembę cenimy i wdzięczni mu jesteśmy.

W końcu nieprawdą jest, że p. insp. Zaremba jest protektorem Róży skawińskiej, lecz prawdą jest, że p. insp. Zaremba nawet członkiem czy to zwyczajnym czyto honorowym nigdy nie był ani nie jest.

Skawina, d. 27. X 1902.

(podpisy nieczytelne).

Stanisławów. Naczelnik stacyi Bolechów, po ostatniej korespondencyi w »Kolejarzu«, nie wie na kim się zemścić. Na razie zapowiedział wszystkim swoim podwładnym, sługom i robotnikom, że jeżeli który będzie z konduktorami rozmawiał, to dekretowy będzie przeniesiony za karę, spensyonowany, a nawet oddalony, a prowizoryczny, natychmiast oddalony.

Wygląda to tak jak gdyby jakaś baba, pogniewawszy się na swą kumoszkę, prosięciu swemu z zemsty nogę złamała. Ponieważ korespondencya z dnia 1. października odnosiła się tylko co do obchodzenia się naczelnika z konduktorami, ale jeżeli naczelnik mści się na swoich podwładnych. to radzimy mu na razie, aby do swoich prywatnych posług przyjął sługę a nie używał jak dotąd robotników kolejowych.

Na razie wstrzymujemy się od dalszej krytyki w nadziei, że się pan naczelnik poprawi.

Dola kolejarza. W Przemyślu zmarł na suchoty prowizoryczny konduktor Stanisław Stawarski, członek organizacyi naszej. Zmarły osierocił żonę i kilkoro dzieci. W czasie choroby pobierał Stawarski tylko 60% zapomogi z kasy dla chorych i cierpiał szaloną nędzę i głód, co przyspieszyło jego śmierć.

Zarząd kasy chorych, ten sam który uchwala 30.000 zasiłku na zapomogi dla lekarzy, odmówił prośbie Stawarskiego o udzielenie mu kilku koron na chleb dla dzieci. Stawarski był uczciwym i dobrym kolegą. Cześć jego pamięci!

Werkführerowi Jenkemu, z przemyskiej ogrzewalni do albumu. Dotychczas staraliśmy się zostawić pana w spokoju, ale że nadal rozpoczyna pan nieuczciwemi sposobami teroryzować swoich podwładnych i kolegów, zwracamy panu uwagę, że bez litości ogłosimy wszyskie pańskie sprawki. Wiedz pan o tem, że żartów nie znamy, a spotka pana podobny banmistrzowi Śliwińskiemu los.

Nie tak jak w Austryi! W ciągu 1901 roku na kolejach angielskich ani jeden pasażer nie stracił życia, ani też żaden ze służby kolejowej nie został unieszczęśliwiony.

W Ameryce na kolei prowadzącej od *Corpus Christi w Texas* przez Laredo do Meksyku, na przestrzeni 2.000 klm. od dwudziestu lat nie zdarzył się ani jeden śmiertelny wypadek. Ba, ale tam niema ministra Witteka i systemu oszczędnościowego, a płaca jest czterykroć większa, przy krótszym czasie pracy.

Jasło. Muszę Wam donieść, że niechcąco staliście się powodem olbrzymiej uciechy, jaka na krótki czas zapanowała w Jaśle, z powodu opóźnionego wyjścia ostatniego numeru „Kolejarza«. Nasi najsordeczniejsi poszaleli niejako z radości, gonili po sztrece i warsztatach i opowiadali wszystkim, kto tylko chciał słuchać, że redakcya zaprzedała kolejarzy, wzięła pieniądze a teraz się z nich w kułak śmieje. Nie dziwiłoby nas, gdyby się cieszyli z tego urzędnicy, którymi „Kolejarz“ z powodu ich brutalnego obchodzenia lub innych sprawek musiał się częściej i bliżej zajmować, ale to właśni koledzy, którzy mają przecież te same interesa, których przecież to samo powinno boleć, co nas boli, — ci właśnie cieszyli się najbardziej. Niewczesne jednak pożądanie — próżna uciecha. — »Kolejarz« wychodzi i wychodzić będzie dalej, a ci głupcy, którzy tak pragnęliby nas pogrzebać, nie doczekają się tego. Raczej my się prędzej doczekamy, że wy zmądrzejecie. Obecnie litujemy się nad wami i życzymy, abyście jak najprędzej przyszli do rozumu.

Rzeszów. Naczelnik magazynu, niejaki pan Łukasiewicz, podobno eks-ksiądz dowodzi na każdym kroku swego katolickiego wychowania i chrześcijańskiej miłości dla maluczkich swem postępowaniem z podwładnemi. Ludzi traktuje gorzej psów, a niedawno temu zmienił służbę transitową, która dotąd trwała 12 godzin, na 24-godzinną. Ciekawa jednakże rzecz, że naczelnik stacyi w Rzeszowie nic na to nie mówi. Czy to ma też swoje przyczyny?

Dąbie. Naczelnika tamtejszego przestrzegamy aby zaprzestał już raz, nielicujących z powagą naczelnika kłótni i awantur tak z personalem kolejowym, jak i z osobami prywatnemi. W przeciwnym razie będziemy zmuszeni pana naczelnika przekonać, że Dąbie, to nie Skawina, — a drugi Deutsch bardzo łatwo znaleźć się może.

Najpoczciwsi. I znowu przyłapano jednego „poczciwca“ na gorącym uczynku. Banmistrz Huet dostał się do cienia za głupstwo: ot za malwersacye tylko. Ale Huet był gorącym zwolennikiem dyrekcyi, a wrogiem naszej organizacyi i niechby tylko, który z jego podwładnych czytał »Kolejarza« albo należał do organizacyi, natedy byłaby mu biada! Ale to taki los tych pokornych cieląt, co to — jak powiada przysłowie — dwie matki ssą. Huet trzymał się ściśle tego przysłowia: ssał dyrekcyę, ssał strażników i robotników, a dosawszy się sporego grosiwa, chciał drapnąć do Ameryki. Nie udało mu się i teraz w brygidkach pokutować musi. Widocznie nie miał szczęścia!

Z Czortkowa nam donoszą, że banmistrz Pinczakowski pełni dalej służbę. Pomimo udowodnienia zabierania „cudzej własności“, pomimo zasądzenia przez sąd w Tarnopolu, Pinczakowskiego nie pociągnięto do odpowiedzialności.

Jeżeli dyrekcya stanisławowska powoływać się będzie, że dotąd nie otrzymała aktów, to odpowiadamy, że akta są gotowe w sądzie w Czortkowie. A należałoby przecież raz ukończyć tę brudną sprawę.

Naczelnik p. Bielański mści się na personalu z powodu umieszczenia jego »szlachetnego« nazwiska w „Kolejarzu“. Musimy oświadczyć, że nigdy tego nie uczynimy, jeżeli pan naczelnik na to nie zasłuży. Ciągłe jednak karanie ludzi karami pieniężnemi, to straszna krzywda panie naczelniku. Wszak ludzie ci są biedni, mają tak mało, że im na życie nie wystarcza. A jeżeli jeszcze z tego mało odciągnie się regularnie co miesiąc karę pieniężną kilku koron, to pozostanie im jeszcze mniej. Na kim się to skrupia: na rodzinach, na dzieciach a przecież te na karę głodu nie zasłużyły.

Maszynista Lewicki nie miał także nic innego do roboty, jak „odstawić“ palacza Brücknera. Skutek: Brückner przeznaczony do węgla, traci milówkę i t. d. Czy tak się godzi?... Czy to po koleżeńsku?...

Stryj. Nasz kochany „Kakuś“ chce się koniecznie zbogacić na „jeździe“ i kupić w Stryju kamienicę. Zapomina o tem jednak, iż chęć za uczynek nie obstoi i że chcąc nie zsiadać z bremzy, tó na to ludzkie siły nie starczą i albo się zwaryuje, albo padnie trupem.

Ale przystąpmy do rzeczy. Z siedmiu partyj, które dotychczas obrabiały turnus, odcięto dwie, pozostałe pięć partyj mają robić to samo, co robiło przedtem siedm! No, ale od czegóż sparsystem! Naszemu „Kakusiowi“ wydawało się jednak, że pan minister zamało „uszparuje“ na dwóch partyach, poszedł tedy do zastępcy naczelnika z propozycyą, aby znieść jeszcze jedną partyę, a „we cztery damy sobie radę“. — Należałoby zatem obecnie zaproponować p. Wittekowi, by „Kakusia“ powołał do ministeryum, a on dopiero potrafi zaprowadzać „sparsystem“.

Konduktor Lisiewicz niema jakoś szczęścia u p. adjunkta Ungeheuera. Co zgłosi się do służby, przygotowany na drogę, to pan Ungeheuer posyła go do domu. Rzecz ta powtarza się już kilka miesięcy, a zdaje nam się, że postępowanie takie p. adjunkta nie da się niczem usprawiedliwić. Zapytujemy tedy p. naczelnika w Stryju, czy wie coś o tem i czy będzie się starał usunąć tę niesprawiedliwość. W przeciwnym razie będziemy zmuszeni zrobić Lisiewiczowi podanie do ministerstwa z przedstawieniem faktycznego stanu rzeczy i zażądać zwrotu kosztów za wszystkie te koszyki, które Lisiewicz z sobą dźwiga. A p. naczelniku — sparsystem.

Również zmuszeni jesteśmy zapytać p. naczelnika w Stryju, dlaczego tylko jeden zwrotniczy jest w stacyi protegowany — czy reszta zwrotniczych nie pełni tę samą służbę. Wprawdzie p. sekretarz Fritz mógłby tu dać potrzebne nam wyjaśnienie, ale my wolimy udawać się zawsze wprost — do głowy; taki już nasz zwyczaj.

Czerniowce. Jak nam z Czerniowic donoszą, wozomistrz Załanowski naciąga podobno lu-

zi na różne poczęsne, dając im w zamian korzystniejsze zajęcie. Dalej podobno nie zadawalnia się samą ochotą ludzką, lecz upomina się wprost, mówiąc: nie ma dla mnie, nie ma dla ciebie. Nie chcemy na razie korzystać z doniesień korespondenta i wierzymy, że notatka ta poskutkuje. W przeciwnym razie, jeżeli nie skończą się te nadużycia, postąpimy bezwzględnie. Czy pan chcesz podzielić los Pfeiffra?

Z Volksgartenu do Kuczurmare zmieniano tego roku szwele. Strażnicy, którym w tych stronach brak drzewa bardzo dotkliwie uczuwać się daje, korzystając ze sposobności, jaka im się nie tak prędko znowu zdarzy, udali się do inspektora Blaima, aby im sprzedano pewną część szweli. P. inspektor ofuknął ich jednak i polecił im zrobić podanie na stemplu za 1 koronę, naturalnie każdemu z osobna. Jeżeli zważymy, że ktoś inny, bez podania — zakupił szwele, a wiemy o tem z pewnością, to musimy oświadczyć p. Blaimowi, że postępowanie jego wobec strażników jest wprost brutalne, Nie dość, że się odmawia, że się beszta, ale w dodatku naciągać ludzi na płacenie stempli, ludzi najbiedniejszych przy kolei, to przecież świństwo.

Sławny Pfeifferek, o którym tyle razy wspominaliśmy w naszem piśmie, odpowiadał w dniu 7 b. m. przed trybunałem w Czerniowcach za różne »przekroczenia«. Wprawdzie Pfeiffer, wywindowawszy swoją wspaniałą brzuszynę na pierwsze piętro do sali rozpraw i ocierając zroszone czoło, oświadczył trybunałowi: »ich bin unschuldig«, lecz niestety nie uwierzył mu srogi trybunał i skazał go na ośm dni aresztu za przekroczenie §. 461 k. k. (drobne kradzieże i oszustwa). Wyrok jest prawomocny i biedne Pfeiffrzątko pokutować musi za złość tego „niedobrego“ społeczeństwa, które się nie dało oszukiwać.

Znowu Tate Schaffner. Z Kimpolungu nam donoszą: W czasie bytności tutaj ministra Witteka, zebrała się deputacya konduktorów prowizorycznych, mających po K 1·60 dziennej gaży, mając zamiar prosić ministra o polepszenie swej doli, Ale Tate Schaffner krzyknął: halt! nie wolno i zagroził, że jeżeli który odważy się przystąpić do ministra, to go zaraz wyrzuci.

Skonfudowani konduktorzy ze spuszczonemi nosami rozeszli się do domów, nie wiedząc, kij dyabeł strzelił do głowy Tate. My im to wyjaśnimy. Pan minister był w złym humorze, bo na sztrece nie było podobno wszystko tak, jak być powiuno i Tate dostał nosa. Bał się więc, aby deputacya jeszcze gorzej nie usposobiła ministra.

Ruch hiszpańskich kolejarzy. Koledzy nasi hiszpańscy, którzy najpóźniej ze wszystkich kolejarzy rozpoczęli się organizować, objawiają bardzo energiczną działalnością w eelu poprawienia swego ekonomicznego położenia. Obecnie organizacya hiszpańska wypracowała program i przedłożyła takowy przedsiębiorstwom kolejowym z wyraźnem zastrzeżeniem, iż program ten jest nieodwołalnym warunkiem zgody i że jeżeli przedsiębiorstwa programu tego nie uwzględnią, kolejarze postarają się sami o wprowadzenie tegoż.

Nie będzie od rzeczy, ze względu na nasze stosunki, przytoczyć tutaj główne zasady tego programu, które prawie odpowiadają wzniesionej przez naszych posłów ustawie kolejowej.

1) Urządzenie kasy pensyjnej dla wszystkich kolejarzy, utrzymywanej wkładkami towarzystw i funkcyonaryuszy z prawem udziału funkcyonaryuszy w zarządzie.

2) Zupełne usunięcie kar pieniężnych. Kary dyscyplinarne winny się składać tylko z nagany, niekorzystnego świadectwa i wydalenia, które nastąpić może jedynie na podstawie wyroku sądów przysięgłych lub zwykłego trybunału.

3) Pragmatyka służbowa winna być uznaną przez organizacyę.

4) Wprowadzenie jednolitej sygnalizacyi dla wszystkich linij kolejowych w całem państwie i zastosowanie wszystkich najnowszych środków bezpieczeństwa.

5) Urządzenie własnych sądów przysięgłych do rozstrzygania obustronnych przekroczeń przeciw pragmatyce służbowej i bezpieczeństwu.

6) Ustanowienie taryfy płacy.

7) Zniesienie pracy poza godzinami służbowemi i zniesienie wszelkich innych dodatków, które są tylko powodem kłótni i niezadowolenia personalu.

8) Pełna płaca w razie choroby.

9) Wypełnianie dla każdego przyjętego kontraktu w trzech egzemplarzach, z których jeden ma być doręczonym robotnikowi, jeden organizacyi, a trzeci zachowany w aktach.

10) Czas pracy nie może przenosić 48 godzin tygodniowo.

11) Wynagrodzenie za podróże służbowe we wszystkich kategoryach pracy.

Do programu tego dołączone jest szema płac które dla kategoryi służby rozpoczyna się od 1095 pesatów (pesat równa się 80 h.) a kończy na 4800. Wynagrodzenie za 8 godzin podróży wynosi 8 pesatów, za każdą jedną godzinę 1 pesata.

Z programu tego widzimy, że nasi hiszpańscy koledzy biorą się tęgo do rzeczy i kto wie, czy nie prędzej otrzymają żądane warunki, aniżeli my ustawę kolejową.

Afryka południowa. Jak „Railway Review donosi, rozpoczęli maszyniści i palacze kolejowi strejk w Johannesburgu. Właściciele kolei starają się w Europie werbować strejkbrecherów, obiecując im złote góry. Możeby tak niektórzy z naszych serdecznych z Galicyi, ci lojalni i pobożni zechcieli się przenieść do Johannesburga. Bylibyśmy im bardzo wdzięczni.

Kolejnictwo w Anglii w r. 1901. Długość linij kolejowych wynosiła w Anglii z końcem 1901 r. 22.078 mil (angielskich). Przewieziono 1.172,395.900 podróżnych i 415,953.441 ton towarów. Wypłacony kapitał na urządzenie kolei wynosił 1,195,564.478 funtów szterlingów, dochód wynosił 106,558.815 funtów szt., koszta ruchu wynosiły 67,489.739 funtów szt., czysty dochód wynosił tedy 39,069.076 f. szt., co równa się oprocentowaniu kapitału 3·27%. Koszta ruchu wynoszą 63%.

Mimo tego, iż procent od włożonego kapitału wynosi tylko 3·27 % nie słychać nic na kolejach angielskich o sparsystemie, mimo tego, że służba tam ma dwa razy lepsze warunki, aniżeli w Austryi. Lecz nie ma to, jak w Austryi.

Komunikaty.

Rozsiewających nieuczciwe pogłoski, uwłaczające mojej czci, przestrzegam, iż takowych bezwzględnie sądownie ścigać będę.

Szczepan Kurowski.

Baczność Kolejarze! Zwracam uwagę na komunikat kongresowy, umieszczony w poprzednim numerze i oświadczam, iż **osobne okólniki w sprawie kongresu wysyłane nie będą.** *Sekretaryat.*

BACZNOŚĆ! Kierownicy stacyj płatniczych!

Skutkiem znacznych strat, jakie ponoszą fundusze Kolejarza z powodu wysyłania większej ilości egzemplarzy, aniżeli wpłacono wkładek, postanowił centralny Zarząd stowarzyszenia:

1) Za każdy egzemplarz Kolejarza, który wysłany będzie ponad ilość wpłaconych wkładek, winna stacya płatnicza, względnie grupa, zapłacić 12 halerzy.

2) Po **sześciu tygodniach zalegania**, należy członkowi odmówić pisma.

3) Wysyłka na prowincyę, na rachunek poszczególnych stacyj, odbywać się będzie **tylko** za poprzedniem nadesłaniem **regularnie co miesiąc** kuponu (z niebieskiego bloku) z podaniem dokładnego adresu.

4) Dla większych stacyj płatniczych można udzielić **do pięciu** egzemplarzy agitacyjnych

5) **Kupony żółte (na Eisenbahnera) należy bezpośrednio po zapłaceniu wysyłać wprost do Wiednia, aby uniknąć wstrzymania wysyłki.** *Centralny Zarząd.*

Baczność! Mimo komunikatu, umieszczonego w Nrze 19 i 20, niektórzy z kierowników stacyj płatniczych przysyłają tutaj **kupony żółte**. Otóż jeszcze raz zwracam uwagę, iż **kupony żółte należy odsyłać wprost do Wiednia.**

Upraszam Szanownych kierowników stacyj o uregulowanie rachunku za **nadliczbowe egzemplarze „Kolejarza“, pobrane w październiku**, w myśl komunikatu.

Sekretaryat.

Sekretaryat zawiadamia wszystkich członków, iż do **odbierania pieniędzy** upoważniony jest **tylko** podpisany i że za pieniądze **komu innemu** doręczone, nie odpowiada.

Pieniądze, oraz wszystkie pisma, przeznaczone dla Redakcyi, Administracyi Kolejarza i Sekretaryatu, adresować należy

Szczepan Kurowski
Kraków, ul. Mikołajska 9.

Kierowników grup i stacyj płatniczych upraszam o podanie mi numeru stampili wkładkowej.
Kurowski.

Baczność! Małe albumy **po 1 K.** już nadeszły. **Sekretaryat wysyła za poprzedniem nadesłaniem** K. 1·20 za pojedyncze egzemplarze. W większej ilości po 1 koronie.

Lwów. Lokal stacyi płatniczej przeniesionym zostaje z dniem 15 października **na Plac Solarny l. 4, parter.**

Lwów. Członków we Lwowie zawiadamia zarząd stacyi płatniczej, iż od . -go listopada, w myśl uchwały poufnego zgromadzenia z dnia 21 października b. r., **wkładka miesięczna podwyższoną została na 1 koronę.**

Czerniowce. Kierownik stacyi płatniczej urzęduje codziennie od 8 rano do 12 w południe i od 3 popołudniu do 9 wieczór **w lokalu własnym przy Bilaergasse No 6.** Wzywamy Towarzyszy, aby tamże zgłaszali się we wszystkich sprawach organizacyi.

Baczność Kolejarze!
Nakładem organizacyi wydanem zostało
Album katastrof kolejowych,
zawierające 20 zdjęć fofograficznych z rozlicznych katastrof w Austryi, z objaśnieniami w polskim, czeskim i niemieckim języku.
Album wyszło w dwóch formatach. Większy kosztuje **2 K,** mniejszy **1 K.**
Zamawiać można w Sekretaryacie.

„EISENBAHNER“
Kalendarz (niemiecki) na r. 1903
wyszedł już z druku i zawiera około 40 artykułów, niezbędnych w życiu każdego kolejarza.
Egzemplarz w czarnej albo brunatnej oprawie kosztuje **1 koronę,** (z przesyłką poczt. pojedynczych egzempl. o 10 hal. więcej).
Zamawiać można w Sekretaryacie.

Ogłoszenia.

(Za dział ten redakcya nie odpowiada).

Oświadczenie. Niniejszem oświadczam: Nieprawdą jest, co utrzymywałem, że p. Stefan Pelechowicz, nadkonduktor c. k. kolei państwowej, kierownik stowarzyszenia spożywczego kolejarzy w Stanisławowie, stowarzyszenie to okrada. Nieprawdą jest dalej, co utrzymywałem, że tenże za 100 kilo miodu, za które zapłacił 84 K, pobrał od stowarzyszenia K. 92. Nieprawdą jest w końcu, że w innym wypadku, zapłaciwszy K 84, o K 10 więcej porachował, za co go publicznie najserdeczniej przepraszam i wszystko niniejszem odwołuję.
Józef Dudek, maszynista w Czortkowie.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca: **Szczepan Kurowski.** Drukarnia Literacka w Krakowie, pod zarządem L. K. Górskiego.